Deutscher Bundestag **Drucksache 19/4755**

19. Wahlperiode 04.10.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andrej Hunko, Martina Renner, Heike Hänsel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/4377 –

Umsetzung der EU-Richtlinie zur Vorratsdatenspeicherung von Fluggastdaten

Vorbemerkung der Fragesteller

Ende September will das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) mit der Verarbeitung von Fluggastdaten beginnen (http://gleft.de/2qf). Alle Airlines, Reisebüros und sonstigen Reiseanbieter müssen ein umfangreiches Datenpaket über ihre Kunden an die zuständigen Behörden übermitteln. Dort werden sie gemäß der Richtlinie 2016/681 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 über die Verwendung von Fluggastdatensätzen (PNR-Daten) zur Verhütung, Aufdeckung, Ermittlung und Verfolgung von terroristischen Straftaten und schwerer Kriminalität, die alle EU-Mitgliedstaaten bis Mai dieses Jahres umsetzen sollten, fünf Jahre lang gespeichert. Kleine Fluggesellschaften, darunter auch solche, die Geschäftsreisen durchführen, sind gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2017/759 der Kommission vom 28. April 2017 von der Verpflichtung ausgenommen. Die bis zu 60 Datensätze umfassenden PNR-Daten müssen bis 24 Stunden vor der planmäßigen Abflugzeit übermittelt werden, außerdem ein zweites Mal, wenn sich die Türen des startenden Flugzeuges endgültig geschlossen haben.

Derzeit haben erst zwei Drittel aller Mitgliedstaaten die Umsetzung der EU-Richtlinie wie erforderlich angezeigt (http://gleft.de/2qg). Entgegen vielen anderen Mitgliedstaaten hat die Bundesregierung die Fluggastdatenzentralstelle auch noch nicht offiziell mitgeteilt (http://gleft.de/2qh). Die Einrichtung des deutschen Fluggastdatensystems kostete mindestens 30 Mio. Euro (Bundestagsdrucksachen 18/12516 und 18/13326), hinzu kommen Personalkosten sowie die Ausgaben für Lizenzen. Die PNR-Vorratsdatenspeicherung liegt physisch beim Bundesverwaltungsamt (BVA), das auch für die Implementierung der Datenformate und Protokolle verantwortlich ist. Die Behörde ist dafür Mitglied einer vom Dachverband der Fluggesellschaften, der International Air Transport Association (IATA), eingerichteten Arbeitsgruppe „PNRGOV“. Zu den Aufgaben der Arbeitsgruppe gehörte die Erstellung einer Liste aller verfügbaren, nutzbaren Formate für die Übermittlung von Fluggastdatensätzen (http://gleft.de/2qi). Die Fluggesellschaften müssen daraus Protokolle und Datenformat auswählen, das sie zu verwenden gedenken, und den Mitgliedstaaten mitteilen. Die Verwendung offener Standarddatenformate und -übertragungsprotokolle soll

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat vom 1. Oktober 2018 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

dabei gefördert werden. Die meisten Fluggesellschaften verwenden jedoch das Übertragungsprotokoll „IBM MQ“, das von der IBM Corporation vermarktet wird.

Schon vor dem offiziellen Beginn der Verarbeitung von Fluggastdaten hat das BMI mit der „stufenweise(n) Aufnahme des Wirkbetriebes“ begonnen (Bundestagsdrucksache 18/13326). Dabei hat das Bundeskriminalamt (BKA) „nach und nach“ die in Deutschland operierenden Luftfahrtunternehmen an das Fluggastdaten-Informationssystem angebunden. Dabei werden „Passagierdaten einiger Flugverbindungen“ für den Testbetrieb gesammelt (Bundestagsdrucksache 19/1556, Frage 31). Laut dem Fluggastdatengesetz wird jeder einzelne Treffer von der Fluggastdatenzentralstelle überprüft und bewertet. Vermutlich kommt dabei auch Technik der Künstlichen Intelligenz zum Einsatz. Erst kürzlich hatte das BMI mitgeteilt, dass das BKA entsprechende Verfahren zur „Verarbeitung von Massendaten“ nutzt (Bundestagsdrucksache 19/3714, Frage 28). Diesen Abgleich aller Reisenden (und damit zum allergrößten Teil unverdächtiger Personen) im neuen Fluggastdatensystem nennt Prof. Dr. Clemens Arzt von der Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin in seiner schriftlichen Stellungnahme an den Innenausschuss des Deutschen Bundestages einen „Verdächtigengewinnungseingriff“, der „faktisch eine Rasterfahndung“ darstellt (http://gleft.de/2qk). Auch der Bundesdatenschutzbeauftragte kritisiert die Auswertung der Fluggastdaten als „permanente Rasterfahndung“ (http://gleft.de/2ql).

1. Wann genau will die Fluggastdatenzentralstelle beim BKA gemäß der Richtlinie 2016/681 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 über die Verwendung von Fluggastdatensätzen (PNR-Daten) zur Verhütung, Aufdeckung, Ermittlung und Verfolgung von terroristischen Straftaten und schwerer Kriminalität mit der Verarbeitung von Fluggastdaten beginnen, und welche Aktivitäten (etwa eine Pressekonferenz) sind zur Aufnahme des Wirkbetriebs geplant?

Die Fluggastdatenzentralstelle (Passenger Information Unit – PIU) verarbeitet seit dem 29. August 2018 Fluggastdaten zur Verhütung und Verfolgung von terroristischen Straftaten und schwerer Kriminalität. Die Inbetriebnahme wurde auf der Homepage des Bundeskriminalamts (BKA) bekanntgegeben.

2. Welche Airlines oder sonstigen Reiseanbieter sind bereits an die Fluggastdatenzentralstelle angeschlossen und welche nicht?

Zum Zeitpunkt der Beantwortung sind drei große Luftfahrtunternehmen (LFU) an das Fluggastdaten-Informationssystem angeschlossen. Die Anbindung weiterer LFU erfolgt sukzessive.

Die Frage, welche LFU das im Einzelnen sind, berührt das Staatswohl und ist daher in einer zur Veröffentlichung vorgesehenen Fassung nicht zu behandeln. Das verfassungsrechtlich verbürgte Frage- und Informationsrecht des Deutschen Bundestages gegenüber der Bundesregierung wird durch gleichfalls Verfassungsrecht genießende schutzwürdige Interessen wie das Staatswohl begrenzt.

Mit einer detaillierten Beantwortung dieser Frage würde das aufwändig geschaffene Instrument des Fluggastdaten-Informationssystems – zumindest vorübergehend bis zum flächendeckenden Ausrollen – in seiner Wirkung erheblich beeinträchtigt.

Bei Bekanntwerden dieser Information würden die zur Fahndung ausgeschriebenen Personen ihr Reiseverhalten entsprechend anpassen und auf andere als die genannten LFU ausweichen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Das Fluggastdatengesetz (FlugDaG) wurde insbesondere zur Verhinderung von Straftaten durch terroristisch motivierte Straftäter geschaffen. Diese könnten bei Bekanntwerden dieser Information die Verarbeitung ihrer Fluggastdaten unterlaufen, wodurch das Staatswohl gefährdet wäre.

Eine VS-Einstufung und Hinterlegung der angefragten Informationen in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages würde ihrer erheblichen Bedeutung für die Aufklärung des Reiseverhaltens des genannten Personenkreises nicht ausreichend Rechnung tragen.

Die angefragten Inhalte beschreiben die Vorgehensweise der Fluggastdatenzentralstelle beim Aufbau des Fluggastdaten-Informationssystems so detailliert, dass eine Bekanntgabe auch gegenüber einem begrenzten Kreis von Empfängern ihrem Schutzbedürfnis nicht Rechnung tragen kann.

Aus dem Vorgesagten ergibt sich, dass die erbetenen Informationen derart schutzbedürftige Geheimhaltungsinteressen berühren, dass eine auch nur geringfügige Gefahr ihres Bekanntwerdens unter keinen Umständen hingenommen werden kann, weshalb nach konkreter Abwägung des parlamentarischen Informationsrechts mit dem Staatswohl hier ausnahmsweise Letzteres überwiegt.

Neben den LFU werden keine „sonstige Reiseanbieter“ an das Fluggastdaten-Informationssystem angebunden.

Sofern neben LFU andere Unternehmen, die an der Reservierung oder Buchung von Flügen oder an der Ausstellung von Flugscheinen beteiligt sind, im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit Fluggastdaten an LFU übermitteln, sind diese LFU gemäß § 3 FlugDaG verpflichtet, die Daten an die Fluggastdatenzentralstelle weiterzuleiten.

3. Welche dieser Teilnehmer haben bereits vor der offiziellen Inbetriebnahme der Fluggastdatenzentralstelle Daten dorthin übermittelt?

Alle drei angebundenen LFU (vgl. Antwort zu Frage 2) haben vor dem in der Antwort zu Frage 1 genannten Termin Daten an das Fluggastdaten-Informationssystem übermittelt. Diese Daten wurden randomisiert zu Erprobungszwecken genutzt und anschließend dauerhaft gelöscht (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 31 der Abgeordneten Martina Renner auf Bundestagsdrucksache 19/1556).

4. Welche und wie viele Fluggastdaten zu wie vielen Passagieren und welchen Flugverbindungen hat die Fluggastdatenzentralstelle mit der „stufenweise[n] Aufnahme des Wirkbetriebes“ bereits gesammelt (Bundestagsdrucksache 18/13326)?

Angaben zu Fluggastdaten und Passagieren können statistisch nicht exakt erfasst werden, da in der Regel zu einer Buchung die Fluggastdaten mehrfach übertragen werden. Bezüglich der Art der übermittelten Fluggastdaten wird auf § 2 Absatz 2 Nummer 1 bis 20 FlugDaG verwiesen, wobei seitens der Luftfahrtunternehmen nicht alle der im Fluggastdatengesetz aufgeführten Daten erhoben werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

5. Welche Haltung vertritt die Bundesregierung zu dem Durchführungsbeschluss (EU) 2017/759 der Kommission vom 28. April 2017, wonach nur kleine Fluggesellschaften, darunter auch solche, die Geschäftsreisen durchführen, von der Verpflichtung zur Übermittlung von PNR-Daten ausgenommen sind, und welches Sicherheitsrisiko ergibt sich dadurch?

Der Durchführungsbeschluss (EU) 2017/759 der Kommission vom 28. April 2017 regelt die gemeinsamen Protokolle und unterstützte Datenformate, die von den LFU für die Übermittlung von Fluggastdatensätzen (PNR-Daten) an die Fluggastdatenzentralstellen der EU-Mitgliedsstaaten zu verwenden sind. Eine Ausnahmeregelung von der Verpflichtung zur Übermittlung von PNR-Daten für kleinere Fluggesellschaften besteht gemäß dem o. g. Durchführungsbeschluss nicht. Der Durchführungsbeschluss (EU) 2017/759 ermöglicht Fluggesellschaften, die keine Drittstaatsflüge und EU-Flüge nach einem bestimmten öffentlichen Flugplan durchführen und nicht über die notwendige Infrastruktur verfügen, PNR-Daten in elektronischen Formaten, die die technische Sicherheit hinreichend gewährleisten und bilateral zwischen der Fluggesellschaft und dem betreffenden Mitgliedsstaat zu vereinbaren sind, an die Fluggastdatenzentralstelle zu übermitteln.

Gemäß § 2 Absatz 3 FlugDaG sind durch die LFU Fluggastdaten für alle Flüge des Linien-, Charter- und Taxiverkehrs zu übermitteln, die nicht militärischen Zwecken dienen und die von der Bundesrepublik Deutschland aus starten und in einem anderen Staat landen oder von einem anderen Staat aus starten und in der Bundesrepublik Deutschland landen oder zwischenlanden.

6. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung die Funktion des BKA als Fluggastdatenzentralstelle noch nicht offiziell mitgeteilt (http://gleft.de/2qh, abgerufen am 27. August 2018)?

Die Mitteilung ist mit Schreiben des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat (BMI) an die Europäische Kommission vom 11. September 2018 erfolgt.

7. In welchen Ländern haben sich das BKA bzw. das Bundesinnenministerium vor Einrichtung des Fluggastdatensystems bei dortigen Fluggastdatenzentralstellen informiert?

Welche Technik bzw. Verfahren sind dem BKA hierüber bekannt geworden?

Beschäftigte des BMI und seiner Geschäftsbereichsbehörden haben sich zum Wissensaustausch und anlässlich internationaler Konferenzen mit der Funktions- und Arbeitsweise der PNR-Systeme der Niederlande, Frankreichs, Rumäniens, des Vereinigten Königreichs, Ungarns, der Vereinigten Staaten von Amerika, Australiens und Neuseelands befasst. Einzelheiten zu technischen Verfahren waren nicht Gegenstand dieser Treffen.

Im Übrigen wird auf Antwort der Bundesregierung zu Frage 12 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/12516 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

8. Welches System welcher Hersteller nutzt das BKA für die Speicherung und Verarbeitung der PNR-Daten in der Fluggastdatenzentralstelle?

   a) Auf welche Weise werden zur Verarbeitung der PNR-Datensätze ein vorhandenes Vorgangsbearbeitungssystem (VBS) und ein Abgleichsystem (ABS) genutzt?

   b) Um welche Anlagen welcher Hersteller handelt es sich dabei und wie wurden diese „weiterentwickelt“ (Bundestagsdrucksache 18/13326, Frage 4)?

Die Fragen 8, 8a und 8b werden gemeinsam beantwortet.

Das Fluggastdaten-Informationssystem wurde und wird als IT-Eigenentwicklung umgesetzt. Zur Anbindung des Fluggastdaten-Informationssystems an die IT-Architektur des BKA wurde im BKA teilweise auf eigenentwickelte Bestandssysteme (Vorgangsbearbeitungssystem/VBS, Abgleichsystem/ABS) zurückgegriffen, die zu diesem Zweck weiterentwickelt wurden.

Darüber hinaus finden nachfolgende Produkte Verwendung:

Hersteller	**Einsatzzweck**
DataStax	Datenbank u.a. zur Speicherung der Rohdaten
JFrog	Repository Management
Oracle	Relationale Datenbank u.a. zur Speicherung von Konfigurationen
Red Hat	Zugrundeliegendes Betriebssystem aller Anwendungen
Docker Inc.	Containerisierung der Anwendungssysteme
Hitachi Vantara	Darstellung verschiedener Dashboards
IBM	Unterstützung von IBM MQ zwecks Entgegennahme der Fluggastdaten
Empolis	Indizierung und Suchen im Registerbestand
Microsoft	Pflege von Katalogwerten
Splunk	Indizierung und Suche von Log- und Metrikdaten

   c) Welches Verfahren und welche Produkte werden für die Anonymisierung der Daten genutzt?

Die in § 5 Absatz 1 Nummer 1 bis 6 FlugDaG genannten Fluggastdaten werden gemäß § 5 Absatz 1 FlugDaG nach Ablauf von sechs Monaten ab Übermittlung durch Unkenntlichmachung ausgewählter Datenelemente, mit denen die Identität einer Person nach § 2 Absatz 1 FlugDaG festgestellt werden könnte, depersonalisiert.

Die Depersonalisierung wird über berechtigungsabhängige Einschränkungen des möglichen Suchraumes abgebildet. Eine Recherche im darüber hinaus gehenden Datenbestand, also die Aufhebung der Depersonalisierung von Fluggastdaten, ist nur unter den Voraussetzungen des § 5 Absatz 2 FlugDaG temporär möglich.

9. Mit welchem Datenaufkommen zu wie vielen Passagieren rechnet die Fluggastdatenzentralstelle, bzw. für welche Mengen ist das dort installierte System ausgelegt?

Es wird mit einem Datenaufkommen von ca. 180 Millionen Passagieren pro Jahr gerechnet. Für dieses Volumen ist das Fluggastdaten-Informationssystem derzeit noch nicht ausgelegt, es erfolgt vielmehr ein sukzessiver Ausbau.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

10. Welche proprietären und offenen Datenformate und Übertragungsprotokolle werden durch die Fluggastdatenzentralstelle angeboten, und welche dieser Datenformate und Übertragungsprotokolle werden hauptsächlich genutzt?

Bei der Entgegennahme der Fluggastdaten werden die folgenden Nachrichtenformate unterstützt:

- UN/EDIFACT PNRGOV Version 11.1
- UN/EDIFACT PNRGOV Version 13.1
- UN/EDIFACT PNRGOV Version 16.1
- UN/EDIFACT PAXLST D02B
- UN/EDIFACT PAXLST D05B
- UN/EDIFACT PAXLST D12B

Bei der Übertragung der Daten werden aktuell die beiden folgenden Protokolle unterstützt:

- CES-AS4 (ehemals e-SENS)
- IBM Websphere MQ (TCP/IP)

a) Welche Lizenzgebühren muss die Fluggastdatenzentralstelle hierfür an welche Hersteller entrichten?

Für den Erwerb der Standard-Lizenz für den IBM MQ Server wurden an den Hersteller IBM 117 684 Euro gezahlt.

b) Auf welche Weise setzt sich die Fluggastdatenzentralstelle dafür ein, offene Standarddatenformate und -übertragungsprotokolle zu fördern?

Deutschland setzt sich für die Nutzung von offenen Übertragungsprotokollen ein. Hierzu wurde bei der PNRGOV Working Group eine Arbeitsgruppe namens „Protocols“ eingerichtet, bei der Deutschland den Vorsitz zusammen mit United Airlines hat. Zunächst wurden Anforderungen an ein Übertragungsprotokoll aufgenommen und mit den Teilnehmern der Arbeitsgruppe abgestimmt. Anschließend wurden verschiedene Übertragungsprotokolle mit den Anforderungen abgeglichen mit dem Resultat, dass CES-AS4 als zu nutzendes offenes Übertragungsprotokoll empfohlen werden kann. CES-AS4 ist ebenfalls in dem Durchführungsbeschluss (EU) 2017/759 der Kommission vom 28. April 2017 als zu nutzendes offenes Übertragungsprotokoll aufgeführt. Teilnehmer der Arbeitsgruppe sind Luftfahrtunternehmen, Datenprovider und Vertreter verschiedener Staaten. Die Datenformate PNRGOV und PAXLST sind offene Standards, hier ist aus Sicht der Fluggastdatenzentralstelle keine Förderung notwendig.

11. Welche deutschen Behörden nehmen bzw. nahmen auf EU-Ebene an der „Informal Working Group PNR“ (IWG-PNR) teil?

a) Worin bestand der Schwerpunkt des BKA, das die Leitung der Arbeitsgruppe bis zum 1. September 2018 übernahm?

Die Fragen 11 und 11a werden gemeinsam beantwortet.

Für Deutschland nehmen Vertreter des BKA und des Bundesverwaltungsamts (BVA) an der „Informal Working Group PNR“ (IWG-PNR) auf EU-Ebene teil. Bei der IWG-PNR handelt es sich um ein Gremium auf Arbeitsebene, das in 2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

auf Initiative der Niederlande eingerichtet wurde mit dem Ziel, sowohl einen anwendungsorientierten Erfahrungsaustausch als auch Absprachen im Hinblick auf die künftige operative Zusammenarbeit der Fluggastdatenzentralstellen zu ermöglichen.

Deutschland hat im Rahmen des IWG-Vorsitzes folgende Schwerpunkte gesetzt:

– Gewährleistung einer transparenten Kommunikation

– Etablierung einer Unterarbeitsgruppe zum Austausch über im Umsetzungsprozess identifizierte rechtliche Fragestellungen

– Verbesserung des fachlichen und strategischen Informationsaustausches zwischen den IWG-Mitgliedern auf Arbeitsebene

b) Welcher Standardübermittlungskanal wurde dabei für den Austausch von PNR-Daten zwischen den Fluggastdatenzentralstellen der EU-Mitgliedstaaten bestimmt?

Im Rahmen der IWG haben sich die EU-Mitgliedstaaten darauf verständigt, für den Austausch von Fluggastdaten zwischen den Fluggastdatenzentralstellen das etablierte Europol-Kommunikationssystem SIENA zu nutzen.

c) Welche Erkenntnisse hat das BKA hierzu aus dem EU-Projekt „Passenger Name Record Data Exchange Pilot“ (PNRDEP) gewonnen (Bundestagsdrucksache 18/13684, Frage 12)?

PNRDEP war ein Projekt unter Leitung des ungarischen Innenministeriums (Laufzeit 1. Januar 2016 bis 30. Juni 2017). Ziel des Projektes war es unter anderem, einen bereits existierenden Kanal zu identifizieren, mit dessen Hilfe ein Datenaustausch im Kontext PNR zwischen den einzelnen Fluggastdatenzentralstellen möglich ist. In diesem Zusammenhang wurde keine Entscheidung über einen zu nutzenden Kanal getroffen, sondern lediglich die Funktionen der Kanäle SIENA und SIRENE vertieft analysiert. Die weitere Entscheidungsfindung wurde in die IWG PNR unter deutschem Vorsitz weitergetragen (siehe Frage 11b).

d) Welche Haltung vertritt die Bundesregierung zur Frage, inwiefern PNR-Daten auf einem zentralen PNR-Router gespeichert werden sollten?

Hier wird auf die Bundestagsdrucksache 18/13684, Antwort zu Frage 12b, verwiesen.

Nach Kenntnis der Bundesregierung ist Gegenstand des Konzepts eines „PNR-Routers“ lediglich die Entgegennahme und unmittelbare Weiterleitung von Fluggastdaten an die zuständige(n) Passagierdatenzentralstelle(n) durch eine zentrale Komponente, jedoch keine zentrale Speicherung (insoweit wurde die Begrifflichkeit „Router“ gewählt).

e) Wo genau liegt die deutsche PNR-Vorratsdatenspeicherung derzeit physisch?

Gemäß § 1 Absatz 3 FlugDaG verarbeitet das BVA die Fluggastdaten im Auftrag und nach Weisung der Fluggastdatenzentralstelle. Der IT-Betrieb des Fluggastdaten-Informationssystems (auf Seiten des BVA) wird dabei durch das Informationstechnikzentrum Bund (ITZBund) in einem Unterauftragsverhältnis wahrgenommen. Die Systemplattform wird in Rechenzentren des ITZBund betrieben.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

12. Mit welchen anderen polizeilichen Datenbanken werden die PNR-Daten in der Fluggastdatenzentralstelle im Regelfall und im Einzelfall abgeglichen?

Die Fluggastdaten werden gemäß § 4 Absatz 2 Nummer 1 FlugDaG automatisiert mit dem zentralen Fahndungsbestand im Informationssystem der Polizei (INPOL) und dem Schengener Informationssystem (SIS) abgeglichen.

13. Nach welchem Verfahren und mit welchen Algorithmen wird der Abgleich von PNR-Daten vorgenommen, und mithilfe welcher Technik wird jeder einzelne Treffer von der Fluggastdatenzentralstelle überprüft und bewertet?

Das Fluggastdaten-Informationssystem initialisiert lediglich den Abgleich mit den in der Antwort zu Frage 12 genannten Datenbeständen. Sofern das Abgleichbearbeitungssystem (ABS) des BKA bei dem automatisierten Abgleich mit den o. g. Fahndungsdatenbanken eine technische Fundstelle in den dort gespeicherten Datensätzen erzielt, werden diese an das Fluggastdaten-Informationssystem übergeben und mittels des komplexen Suchverfahrens des Fluggastdaten-Informationssystems einer zusätzlichen, ausschließlich technischen Nachbewertung unterzogen.

Anschließend werden die identifizierten relevanten technischen Treffer mit dem PNR-Datensatz elektronisch an das Vorgangsbearbeitungssystem (VBS) des BKA zur polizeilichen Überprüfung durch die Fluggastdatenzentralstelle übermittelt. Jeder übermittelte Treffer wird anschließend gemäß § 4 Absatz 2 FlugDaG in der Fluggastdatenzentralstelle individuell fachlich und rechtlich (Vorliegen einer Katalogstraftat gemäß § 4 Absatz 1 FlugDaG) überprüft.

14. Inwiefern basiert die Auswertung der Massendaten auch auf künstlicher Intelligenz, wie es Dr. Dieter Romann, der Präsident der Bundespolizei, als Bedarf für die Auswertung von Fluggastdaten benannt hat (http://gleft.de/2qm)?

„Künstliche Intelligenz“ wird derzeit nicht angewandt.

15. Wie werden die Risikoprofile erstellt, mit denen die PNR-Daten abgeglichen werden, und inwiefern werden diese mit technischer Unterstützung generiert?

Derzeit wird noch nicht an der Erstellung von konkreten Mustern gemäß § 4 Absatz 2 Nummer 2 FlugDaG gearbeitet. Die technischen Funktionalitäten für den Abgleich von Mustern werden erst in einer späteren Ausbaustufe des Fluggastdaten-Informationssystems zur Verfügung stehen.

16. Was ist der Bundespolizei aus dem von ihr begutachteten EU-Projekt „Optimising time-to-fly and enhancing airport security“ (FLYSEC) darüber bekannt, inwiefern dort zum „Profiling“ der Passagiere PNR-Daten einfließen (Bundestagsdrucksache 19/600, Frage 8)?

Nach Kenntnis der Bundespolizei erfolgte im Rahmen des bereits abgeschlossenen EU-Projektes FLYSEC kein Profiling von Passagieren durch die Nutzung der PNR-Daten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

17. Da laut dem BMI zu 0,07 Prozent der Passagierdatensätze Folgemaßnahmen „erwogen werden“ (Bundestagsdrucksache 18/12516, Frage), wie viele Personen dürfte dies nach dem gegenwärtigen Passagieraufkommen betreffen?

Bisherige Schätzungen auf Grundlage der Erfahrungswerte anderer Staaten lassen annehmen, dass in einer Größenordnung von ca. 0,07 Prozent der Anzahl Passagierdatensätze Folgemaßnahmen zu treffen sein werden.

Auf Basis des prognostizierten Passagieraufkommens pro Jahr (siehe Antwort zu Frage 9) würde dies unter Annahme des Prozentsatzes von 0,07 pro Jahr rechnerisch ca. 100 000 Folgemaßnahmen ergeben.

18. Über welche Anschlussmaßnahmen werden die Betroffenen nach welcher Maßgabe informiert?

Die Umsetzung von Anschlussmaßnahmen aufgrund von Fahndungstreffern, die im Rahmen des Abgleichs der Fluggastdaten mit den Fahndungsdatenbanken erzielt werden, erfolgt in der Regel durch die Bundespolizei in eigener Zuständigkeit. Die Information der Betroffenen richtet sich nach der im Einzelfall getroffenen Maßnahme. Eine gezielte Information der Betroffenen durch die Fluggastdatenzentralstelle erfolgt nicht.

19. Welche Bundes- und Landesbehörden sind auf welche Weise an die Fluggastdatenzentralstelle angebunden bzw. auf welchem Wege können diese dort Anfragen stellen oder Ergebnisse erhalten?

Die Übermittlung von Fluggastdaten und die Ergebnisse der Verarbeitung dieser Daten durch die Fluggastdatenzentralstelle an die zuständigen Behörden im Inland richtet sich nach den Bestimmungen des § 6 FlugDaG. Die dort genannten Behörden sind nicht an das Fluggastdaten-Informationssystem angebunden und können daher keine eigenständigen Abfragen im Datenbestand vornehmen. Für eine Recherche im Fluggastdaten-Informationssystem kann im Einzelfall ein begründetes Ersuchen gemäß § 4 Absatz 5 FlugDaG an die Fluggastdatenzentralstelle gerichtet werden.

20. Welche Bundes- und Landesbehörden haben welches Personal in die Fluggastdatenzentralstelle beim BKA abgeordnet bzw. was ist hierzu geplant?

Zum Zeitpunkt der Beantwortung sind zwei Kräfte der Bundespolizei und fünf Kräfte des Zollkriminalamtes zur Fluggastdatenzentralstelle abgeordnet. Darüber hinaus hat die Bundespolizei einen Verbindungsbeamten in die Fluggastdatenzentralstelle entsandt.

Die Entsendung weiterer Kräfte erfolgt in Abhängigkeit der sukzessiven Anbindung der Luftfahrtunternehmen und des damit einhergehenden steigenden Aufgabenvolumens.

21. Welche Gesamtkosten sind für die Einrichtung des deutschen Fluggastdatensystems entstanden?

Welche jährlichen Kosten fallen für das deutsche Fluggastdatensystem an (bitte nach Räumlichkeiten, Personal, Sachkosten und Lizenzgebühren aufschlüsseln)?

Für die Einrichtung des deutschen Fluggastdaten-Informationssystems sind im BKA bisher Gesamtkosten von rund 13,75 Mio. Euro (Stand September 2018) entstanden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Da die Fluggastdatenzentralstelle im BKA die finale Ausbaustufe noch nicht erreicht hat, können lediglich die jährlich anfallenden Kosten anhand der bisherigen Planung nachfolgend widergegeben werden.

	2019	**2020**	**2021**
Personalkosten	10.575.352 €	14.692.883 €	15.080.371 €
Sachkosten	6.200.000 €	4.000.000 €	5.700.000 €

Die in den Sachkosten enthaltenen Ausgaben für Softwareprodukte und Lizenzen werden mit anderen Verfahren im BKA geteilt, sodass eine genaue Aufschlüsselung für PNR nicht möglich ist. Es wird zudem auf die Antwort zu Frage 10a verwiesen.

Raumbedarf wurde bislang nicht geltend gemacht, da die Unterbringung aufgrund von Umstrukturierungs- und Verdichtungsmaßnamen erfolgte und sich mehrere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Schichtdienst Arbeitsplätze teilen („Desk Sharing“).

Für Dienstleistungen (insbesondere Konzeption und Softwareentwicklung) hat das BVA bisher 32,35 Mio. Euro verausgabt. Für den Erwerb von Lizenzen wurden 8,2 Mio. Euro investiert. Die jährlichen Sachkosten des BVA belaufen sich ab 2019 auf 5 834 000 Euro.

Insgesamt 1 Mio. Euro des Projektbudgets „Grenzkontrolle der Zukunft“ werden zur Einrichtung der Leitstelle für PNR-Folgemaßnahmen in der Bundespolizei bereitgestellt. Weitere Sachkosten fallen seitens der Bundespolizei für das PNR-System nicht an.

Für die Umsetzung des PNR-Systems beim BVA eingeplanten Stellen wurden bislang 104 Stellen von 230 bewilligten Stellen besetzt (Besetzungsstand: 45,02 Prozent). Es entstehen fortlaufend Personalkosten in Höhe von 6 942 281 Euro.

Für die Bundespolizei entstehen jährliche Personalkosten in Höhe von 13 424 086,00 Euro (Stand Haushalt 2018).

Für die Aufgabenwahrnehmung sind für die Zollverwaltung 41 Planstellen für den Personalhaushalt 2018 beantragt. Bis zur haushaltsrechtlichen Bewilligung der Planstellen wurden bereits 24 Stellen mit kw-Vermerken eingerichtet. Von diesen 24 Stellen sind derzeit zwei Dienstposten besetzt. Weitere vier wurden zum 1. August 2018 besetzt. Für das Jahr 2018 fallen für die sechs besetzten Dienstposten Personalkosten in Höhe von 236 339,00 Euro an. Für die Jahre 2019 bis 2021 können bei der Zollverwaltung – abhängig davon, ob alle beantragten Planstellen im Haushalt 2018 genehmigt und auch besetzt werden können – Personalkosten in Höhe von 1 904 004,00 Euro anfallen.

22. Aus welchen Staaten bzw. Abflughäfen außerhalb der Europäischen Union verlangt die Bundespolizei auch ohne ein Abkommen zum Austausch von Passagierdaten vor dem Abflug entsprechende Informationen?

Das verfassungsrechtlich verbürgte Frage- und Informationsrecht des Parlaments ist zwar auf Beantwortung gestellter Fragen in der Öffentlichkeit hin angelegt. Wenn das Informationsinteresse des Parlaments aber auf Auskünfte zielt, die zur Wahrung berechtigter Geheimhaltungsinteressen nicht öffentlich kundgegeben werden können, sind nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts Formen der Informationsvermittlung zu suchen, die beiden Interessen Rechnung

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

tragen (vgl. BVerfGE 124, 161 [193]). Die Einstufung der Benennung der konkreten Staaten als Verschlusssache ist im vorliegenden Fall insbesondere im Hinblick auf die notwendige Wahrung einer effektiven grenzpolizeilichen Aufgabenwahrnehmung der Bundespolizei notwendig. Eine Veröffentlichung kann die grenzpolizeiliche Aufgabenwahrnehmung und/oder die internationale Zusammenarbeit mit den betreffenden Staaten zukünftig nachhaltig negativ beeinflussen.

Um gleichwohl dem parlamentarischen Informationsanspruch nachzukommen, wird eine Einstufung der Antworten mit dem Geheimhaltungsgrad „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ gemäß § 3 Nummer 4 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift des Bundesministeriums des Innern (BMI) zum materiellen und organisatorischen Schutz von Verschlusssachen vorgenommen und als Anlage übermittelt, die nicht zur Veröffentlichung bestimmt ist.*

* Das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat hat die Antwort als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft.
Die Antwort ist im Parlamentssekretariat des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort von Berechtigten eingesehen werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333